



INCIDENCES DU RAPPORT AU CADRE DE VIE ET DU CONTEXTE SUR LA MOBILITE DE LOSIR

Hélène Nessi

► To cite this version:

Hélène Nessi. INCIDENCES DU RAPPORT AU CADRE DE VIE ET DU CONTEXTE SUR LA MOBILITE DE LOSIR. 2012, pp.21. halshs-00721259

HAL Id: halshs-00721259

<https://shs.hal.science/halshs-00721259>

Submitted on 27 Jul 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

synthèse

Incidences du rapport au cadre de vie et du contexte sur la mobilité de loisir

Etude réalisée par Hélène Nessi - 6T Bureau de recherche / Latts (Laboratoire Territoire, Techniques et Sociétés)

L'étalement urbain est régulièrement stigmatisé au titre des distances parcourues en automobile et donc du gaspillage de ressources et des émissions de gaz à effet de serre qu'il entraîne. Dans la présente recherche, nous avons pris au sérieux cette critique et l'avons mise à l'épreuve en explorant les liens entre la localisation résidentielle dans des quartiers centraux, péricentraux ou périurbains et la mobilité induite de loisir, i. e. **d'excursions, de week-ends et de vacances.**

Dans cette recherche, nous cherchons à comprendre quelles sont les éléments qui influencent la mobilité de loisir en dehors des variables classiques telles que le revenu, la CSP et le niveau de diplôme. Notre argumentaire repose sur deux hypothèses :

- (1) Le rapport des ménages à leur cadre de vie influencerait la mobilité de loisir.
- (2) Le cadre de vie en tant que « contexte urbain » influencerait également la mobilité de loisir.

Ces deux hypothèses suggèrent à la fois une approche par les modes de vie, mais aussi une approche urbaine. L'existence de déplacements compensatoires, que l'on nomme aussi parfois « l'effet barbecue » (en réf-

rence au fait que le week-end, les périurbains font un barbecue dans leur jardin pendant que bon nombre d'habitants des quartiers urbains centraux denses fuient leur cadre de vie en avalant des kilomètres en voiture, en avion ou en train) sont au cœur d'une controverse scientifique majeure sur les liens entre formes urbaines et développement durable, et en particulier sur l'opposition entre localisation géographique centrale et localisation en périurbain. Dans quelle mesure le contexte résidentiel implique une mobilité élevée et s'avère néfaste en matière de consommation énergétique et d'émissions de polluants liés aux transports ? L'enjeu est de taille dans la mesure où la diminution de la mobilité automobile compte parmi les principaux arguments avancés pour lutter contre l'étalement urbain.

Pour aborder cette question générale, nous avons choisi de nous intéresser aux actifs et aux seniors¹ et d'identifier d'une part l'incidence du rapport qu'ils entretiennent avec leur cadre de vie et d'autre part l'influence même de ce cadre de vie.

¹ Les données sur les actifs sont financées par la PUCA et concernent une population comprise entre 30 et 45 ans avec enfants, celles sur les seniors par la DRIEA et concernent une population âgée de 60 ans et plus sans enfants à domicile (pour le premier membre du ménage 49% a entre 60 et 65 ans, 15% entre 65 et 70ans et 35% entre 70 et 75 ans ; pour le second membre du ménage 59% a entre 60 et 65 ans, 21% entre 65 et 70 ans et 19% entre 70 et 75 ans).

L'objectif était ensuite de s'interroger sur les liens entre ce rapport au cadre de vie, le cadre de vie lui-même et la propension à se déplacer pour les loisirs en faisant l'hypothèse d'une interaction forte entre le rapport au cadre de vie et le cadre de vie pour expliquer la mobilité de loisir. Pour cela, nous avons entrepris notre démarche de recherche à l'aide de différentes méthodes complémentaires.

Nous avons tout d'abord délimité des territoires d'investigation précis, puis nous les avons observés et décrits de manière fine dans le cadre d'une analyse contextuelle prenant en compte les différentes échelles (logement, quartier, ville) et les caractéristiques multiples qui les définissent (fonctionnelle, sensible et sociale). Si elle mesure la qualité d'irrigation du territoire vers les ressources (dimensions structurelles et organisationnelles de l'espace), cette analyse vise aussi à englober la sphère sociale et sensible des quartiers étudiés. Pour tester nos questions de recherche, nous avons retenu deux terrains : Paris et Rome. Ces deux métropoles, toutes deux capitales d'un grand pays de culture latine. Leurs similitudes et leurs contrastes, ainsi que la pertinence de cette comparaison seront détaillée dans le chapitre III et IV.

Parmi ces deux agglomérations, nous avons retenu 6 terrains en Ile-de-France : deux dans le centre (Paris-La Chapelle/l'Enclos St Laurent et Paris-La Réunion), deux dans le péricentre (Limeil-Brévannes et Sartrouville) et deux dans le périurbain (le Thillay et Emerainville). Pour chacune des localisations géographique l'un des terrains est bien desservi par les transport ferroviaire et l'autre n'est pas ou est moins bien desservi. A Rome, trois terrains ont été retenus, au centre le Testaccio à proximité d'une gare ferroviaire, dans le péricentre Pietralata également desservi par le réseau ferroviaire et dans le périurbain Cinquina non desservie par le réseau ferroviaire. Ce choix de terrains fait une des originalités de cette recherche puisque les territoires

Nous avons ensuite abordé les ménages de ces différents espaces urbains à l'aide d'une méthode qualitative (entretiens semi-directif). Nous avons ainsi pu les interroger sur leurs représentations et sur leurs pratiques et comprendre leur mode de vie sous l'angle spécifique des liens avec leur environnement au sens

large (du logement à l'agglomération). Leurs comportements de mobilité, en particulier la fréquence, les destinations et les motifs des déplacements réalisés pour le motif loisirs, ont également fait l'objet de questionnements. Globalement, l'approche qualitative nous a permis de cerner la complexité et la diversité des modes de vie urbains et des pratiques de mobilité existants dans les différents types de contextes étudiés (centre, péricentre, périurbain).

Enfin, nous avons mené une importante enquête téléphonique auprès d'un échantillon d'habitants des territoires définis (enquête par individu et non par ménage) afin d'obtenir des données quantitatives sur notre problématique. L'enquête a porté sur la représentation du cadre de vie, d'une part, et sur les comportements de mobilité quotidienne (domicile travail) et de loisirs (excursions, week-end, vacances)², d'autre part. Les informations concernant la diversité des comportements de mobilité quotidienne a cependant pu être révélée grâce aux méthodes qualitatives (pratiques des commerces, des services, mobilités liées aux sociabilités, etc.). Les trois méthodes utilisées (contextuelle, qualitative et quantitative) ont permis la constitution d'un corpus étoffé à partir duquel les réponses à nos questions de recherche ont pu être formulées grâce à la mise en dialogue des différents types de données recueillies. Enfin, grâce à la disposition d'un corpus similaire issu d'une enquête menée concomitamment à Rome et en Ile-de-France sur le même échantillon, il a été possible de saisir les particularités des contextes (par exemple, des particularités liées à l'organisation de l'agglomération ou à l'héritage culturel des deux pays) ou, au contraire, certains résultats communs (comme l'existence de types identiques de rapports aux cadres de vie).

APPORTS THÉORIQUES

Nous avons interrogé la relation entre le cadre de vie et les pratiques de loisir dans un cadre non déterministe. En investissant tout d'abord, la discipline de la sociologie urbaine via l'Ecole de Chicago nous retiendrons qu'en spatialisant les pratiques, les auteurs avancent l'idée d'une culture urbaine et proposent

² N'ont donc pas été prises en compte dans cette phase quantitative les mobilités quotidiennes hors travail et de loisir.

une approche par les modes de vie pour comprendre l'évolution des villes. Ils montrent, notamment que le contexte à la fois urbain (taille et forme de la ville), mais aussi social influence les pratiques des individus. Si l'Ecole de Chicago mobilise deux courants sociologiques, desquels émane un certain déterminisme lié au « social » et à la « rationalité » pour expliquer les comportements des individus, à aucun moment elle ne propose un retour sur une possible combinaison des deux approches. A ces deux courants sociologiques, s'ajoute une troisième piste pour comprendre l'action des individus en contexte, celle du registre sensible qui relève de l'expérience physique et émotionnelle de l'espace. A partir des apports de l'Ecole de Chicago, nous avons cherché à montrer l'implication de ces approches sur la définition du cadre de vie.

Si toutes ces approches sont aujourd'hui encore mobilisées, on observe à partir des années 1980 un tournant de la sociologie, qualifié par l'abandon de la logique déterminante présente dans les deux premières approches, qu'elles soient « sociale » ou « économique ». Ces approches contemporaines ont déplacé les frontières énoncées précédemment entre l'approche sociale et économique, en amorçant plus directement des lectures sociologiques de la singularité individuelle. Grâce aux courants de la « modernité réflexive » et sociologique de la « logique d'action », nous retiendrons que l'individu est au cœur de la compréhension des pratiques et des modes de vie. Nous n'avons pas cherché à réfuter les définitions présentées auparavant pour définir le cadre de vie, mais plutôt à élargir le panel des approches, les considérant non pas comme distinctes mais cumulatives. Ainsi, l'individu, être réflexif définit lui-même son cadre de vie et c'est par la représentation qu'il s'en fait qu'il est alors possible de le définir et de comprendre ses pratiques. Les notions de logique d'action et de réflexivité de l'acteur sont donc très importantes, puisqu'elles apportent une nouvelle définition du cadre de vie. Elles sont également indispensables à la définition de tout individu, puisque c'est justement cette réflexivité, face à un cadre de vie aux registres multiples, qui lui permet de s'insérer dans certains de ces registres d'action et de sortir d'un schéma déterministe. La logique d'action montre ainsi qu'en mobilisant de manière simultanée les différentes approches : sociologique, rationnelle et phénoménologique, il n'existe alors plus de rela-

tion déterministe entre le cadre de vie et le ménage. L'ouverture des champs théoriques a ainsi permis d'aborder une autre définition du cadre de vie : un cadre de vie multiple en mobilisant de manière simultanée les trois approches présentées auparavant : rationnelle, sociale et phénoménologique. En appliquant la théorie de la logique d'action à l'environnement urbain nous avons ensuite identifié les multiples définitions du cadre de vie selon le registre d'engagement. Pour mieux comprendre ce qui est en jeu derrière chacune de ces trois logiques et pour constituer notre grille d'analyse à trois dimensions, nous nous sommes intéressés aux multiples courants de recherches actuels ayant pour objet le territoire et l'urbain qui abordent de manière combinée ou non ces différents registres de logiques d'action.

Finalement, le rapport au cadre de vie regroupe ces différentes dimensions de la relation entre l'être humain et son contexte. Lieu privilégié d'échanges et de circulation des savoirs disciplinaires, il passe par une combinaison des trois registres: (1) fonctionnel, (2) sensible et (3) social. Si ces différents registres ont été présentés séparément, nous avons tout de même mis en avant la porosité de leurs frontières. L'environnement dans lequel se déroule l'action combine trois registres et doit donc être abordé comme un environnement au sens large, que nous désignerons « cadre de vie ». Si les pratiques des ménages s'inscrivent spatialement, elles doivent être replacées dans un contexte qui dépasse leur étendue spatiale. Au contexte spatial s'ajoutent les contextes politique (d'aménagement, des transports, temps de travail, congés), économique (niveau de vie d'un pays, d'une agglomération, d'un quartier), social (structure des catégories socioprofessionnelles, type de population), culturel (niveau de diplôme, tradition nationale, régionale) et démographique (âge, structure familiale). La notion de « cadre de vie » nous permet de réunir ces différentes dimensions contextuelles. Ainsi, le « cadre de vie » est une unité d'observation permettant de comprendre les tenants et les aboutissants des pratiques des ménages sur le territoire. En considérant l'environnement comme une imbrication d'échelles spatiales et contextuelles pensées de manière articulées, toutes les potentialités et les contraintes influençant le choix des pratiques sont observables. De la même manière que les auteurs de l'approche

socio-spatiale et ceux de la géographie des représentations abordent le rapport de l'individu à l'espace, nous nous dégagerons d'une approche purement psychologique (sensible) de l'appropriation de l'espace et ne réduirons pas non plus à l'interprétation purement sociologique qui entendrait rendre compte exclusivement des formes sociales ou de l'histoire personnelle. L'appropriation de l'espace se situe bien sur une plage de recouvrement entre, d'une part, ce qui est chez chacun le plus intime et, d'autre part, le mode d'insertion des ménages dans le corps social, le contexte physique et sensible et sa façon de se représenter cet environnement. La relation entre le ménage et son environnement est étudié ici en termes de rapport au cadre de vie. Pour comprendre cette expression, il convient de s'intéresser à la fois aux représentations et aux pratiques des ménages influencées par le milieu. En fonction de la représentation d'un cadre de vie, le ménage ajuste son comportement pour satisfaire au mieux ses aspirations, mais à leur tour les pratiques vont modifier la représentation du cadre de vie et les aspirations des ménages. Ainsi représentations spatiales et pratiques font système. A partir de ses caractéristiques personnelles et de son environnement, le ménage définirait son « cadre de vie » via des attributs fonctionnels, sensibles et social. La combinaison spécifique de ces représentations de l'environnement et des pratiques donne naissance au concept de « rapport au cadre de vie ». L'intérêt d'une telle analyse est de relever l'influence du cadre de vie sur la mobilité de loisir soit de manière directe, soit de manière indirecte via l'appropriation des lieux étroitement guidée par la représentation du cadre de vie.

INFLUENCES DU RAPPORT AU CADRE DE VIE SUR LA MOBILITE DE LOISIR

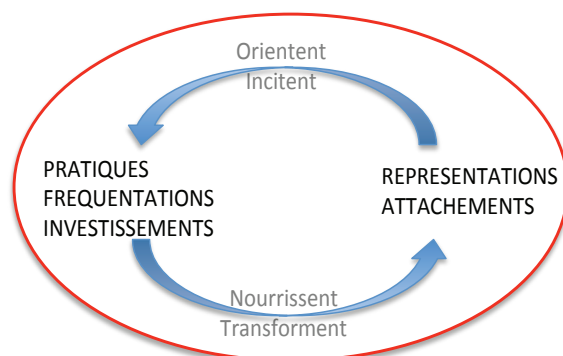
La première étape de cette recherche a permis de définir des rapports au cadre de vie dans lesquels sont inscrits les modes de vie. Le rapport au cadre de vie est issu de l'interaction entre les représentations et les pratiques des ménages. Les écarts entre le contexte et la représentation que les ménages s'en font expliquent qu'ils n'entretiennent pas tous le même rapport au cadre de vie puisque les degrés d'exigence varient et ne portent pas toujours sur les mêmes éléments de contexte. Ainsi, deux ménages résidant dans un même quartier n'auront pas forcément le même rapport au cadre de vie. Par ailleurs, la représentation qu'ils s'en font influencera les pratiques et une certaine inscription dans le territoire. A leurs tours les pratiques influenceront la représentation. C'est donc dans une dynamique d'interaction entre les ménages et le contexte que peuvent se comprendre les modes de vie et la mobilité de loisir induite.

Des rapports au cadre de vie différenciés

L'ensemble des investigations menées débouche sur un ensemble de résultats dont il est possible de synthétiser les principaux traits de la manière suivante : Le rapport que les individus entretiennent avec leur cadre de vie est fortement différencié et se traduit en termes de déplacements par des contrastes importants, identifiés à travers cinq types de rapports au cadre de vie. Ces différents profils sont marqués

Le rapport au cadre de vie

Caractéristiques du ménage:
<ul style="list-style-type: none"> Niveau de revenu (par unité de consommation du ménage) Catégorie socioprofessionnelle Niveau de diplôme Parcours de vie Parcours résidentiel



Relations entre les ménages et leur cadre de vie

Caractéristiques du contexte:
<ul style="list-style-type: none"> Contexte national Structure et organisation de l'agglomération La localisation géographique: centre, périurbain L'environnement proche le quartier La sphère privée: l'habitat

par des pratiques et des inscriptions spatiales différenciées dans des espaces eux-mêmes différenciés et par des caractéristiques socio économique, culturelle, et sociale variées. En effet, selon leur histoire, leurs propriétés sociales et les caractéristiques du cadre de vie les pratiques des ménages s'inscrivent dans un bassin de vie plus ou moins élargi. Un premier niveau de différenciation se dessine donc selon la délimitation du cadre de vie, puis un second niveau selon les représentations que les ménages s'en font.

A la recherche d'un cadre de vie bucolique et campagnard, l'« **identitaire** » est essentiellement propriétaire et vit en maison individuelle ou dans un appartement doté d'un espace extérieur. Cette acquisition incarne un désir de différenciation par rapport aux classes sociales inférieures, mais aussi la recherche d'un environnement stable dans lequel inscrire les valeurs familiales. S'il a les moyens et les aptitudes d'élargir son cadre de vie, il n'en a pas l'envie puisque des investissements à la fois financiers (en tant que propriétaire), manuels (construction et entretien du logement et du jardin) et sociaux expliquent un fort attachement à son voisinage. Marqué par un habitus populaire (part importante d'ouvriers) et par un capital spatial alimenté d'expériences relativement peu urbaines, ces familles refusent la ville dense pour un cadre plus vert. Ce désir provient de convictions profondes souvent ancrées dans leur parcours résidentiel antérieur. Prêts à assumer les contraintes fonctionnelles (isolement) de la localisation de leur quartier au profit d'une vie sociale extrêmement riche : familiale, de voisinage, de quartier, de communautés ethniques et religieuses, à la recherche de lieux d'interconnaissance et de repères, c'est avant tout dans un cadre de vie social de proximité que l'identitaire choisit d'inscrire ses activités quotidiennes. N'osant guère s'aventurer au delà du quartier en dehors des déplacements domicile travail, il exprime toutefois un attrait pour les activités commerciales dans les centres commerciaux périphériques. L'identitaire se caractérise par un fort investissement domestique, i. e. du logement et du jardin, lieux où il se plaît et passe l'essentiel de son temps. Cet ancrage n'est pas lié à un manque de ressources ou de compétences, mais à une forte disposition ménagère avec des appétences pour l'entretien de la maison, les travaux ménagers, le bricolage, le jardinage et la réception. Ce mode de vie traditionnel s'inscrit donc dans de grandes appartenances familiale, communautaire et religieuse et un faible désir de citoyenneté.

L'« **Urbaphile** » est le profil le plus pluriel puisqu'il regroupe des ménages dont la logique d'action combine les trois registres du fonctionnel, du sensible et du social. Les mieux dotés socialement, ces ménages présentent une grande réactivité face à leur cadre de vie. Le contexte ne s'impose pas à eux, au contraire ils agissent pour configurer leur cadre de vie et l'élargir au maximum afin de pouvoir répondre à leurs envies et leurs besoins. Grâce à cette « ouverture à l'urbain », ils accèdent à un plus large éventail d'offres pas toujours présentes à proximité de leur résidence. Cette réactivité est évidemment à mettre en regard avec une capacité, des moyens, des aptitudes qui leur permettent de dépasser les contraintes de leur lieu de résidence. Finalement, grâce à leur adaptabilité et leur souplesse, ils bénéficient à la fois des avantages de leur lieu de résidence, qu'ils ont choisi et dont ils parviennent à dépasser les contraintes, mais aussi de la multitude d'offres présentes dans l'agglomération et même au-delà. Le cadre de vie influence néanmoins leurs pratiques par les opportunités qu'il fournit dans toute l'agglomération et la localisation spatiale de ces dernières. Ce rapport au cadre de vie explique aussi cette répartition équivalente dans les trois localisations géographiques ; où qu'il soit l'urbaphile s'adapte facilement à sa localisation résidentielle puisqu'il n'en n'est pas dépendant. Ce mode de vie s'inscrit dans des valeurs contemporaines, éloignées du contrôle social, favorisant une certaine liberté, l'affranchissement des contraintes et un certain individualisme.

Surreprésenté dans les quartiers péri-centraux et périurbains mal desservis, le « **social** » subit nettement les contraintes de son cadre de vie. Déconnecté du territoire, isolé, il exprime un sentiment d'abandon de la part de la collectivité et d'incapacité à se retourner face à cette situation. Élargir son cadre de vie, il le souhaiterait, mais il n'en a pas les moyens. Le « social » a un rapport au cadre de vie opposé à celui de l'urbaphile. Le moins bien doté socialement, il n'a ni les moyens (financiers), ni les compétences et les connaissances pour être réactif face à son cadre de vie qui lui impose donc des contraintes fonctionnelles qu'il ne parvient pas à dépasser. Ses pratiques se limitent au voisinage et au quartier. Paradoxalement malgré ce sentiment d'isolement ou au contraire peut-être pour le compenser, ces ménages développent de fortes relations sociales à l'échelle du voisinage immédiat (bas d'immeuble, lotissement).

Le « **pratique** » est à la recherche d'une identité forte dans son quartier de résidence. Cette identité est avant tout sociale et la forte aspiration au collectif du pratique s'exprime par le développement de liens sociaux à l'échelle locale. Son désir de sociabilité collective passe par un investissement dans des structures sociales associatives. Les équipements et les commerces du quartier jouent pour ces résidents le rôle de support social. En effet, les éléments du registre fonctionnel du cadre de vie, mais aussi ceux issus du registre sensible influencent les comportements de ces ménages. Habitant au centre ou dans le périurbain, ils ont pour caractéristiques communes un territoire relativement enclavé avec peu de transit et de passage d'individus étrangers au quartier et un tissu urbain relativement peu dense et aéré ce qui ressemble aux caractéristiques classiques des quartiers périurbains, mais qui est plus rare dans les quartiers centraux. Si les quartiers sont peu denses et possèdent des espaces libres, ils ne sont pas toujours appropriables, équipés et entretenus et pour certains leur situation au cœur de la ville dense inflige des nuisances sensorielles (circulation, trafic, bruit). Enfin, ces quartiers sont constitués d'espaces en friche, appropriables qui sont le sujet de reconquête et de projet collectifs générateurs d'identité. Par ailleurs, l'appartement généralement jugé peu spacieux est peut-être une des raisons pour laquelle le pratique passe du temps dehors. Cependant son comportement s'explique aussi par ses caractéristiques individuelles. Bien doté socialement et en particulier au niveau culturel (niveau d'étude élevé et forte présence de professions intellectuelles supérieures), le pratique apprécie la vie de quartier, son dynamisme, son caractère populaire et aller à la rencontre de l'autre. Prêt à se mélanger à la population, surtout si elle est populaire, il cherche finalement à vivre dans un milieu différent du sien et dans lequel il trouve un certain dépaysement. Son rapport au quartier est très intense. S'il fréquente les bars le soir, en raison d'horaires de travail flexibles ou décalés (part importante d'enseignants, d'intermittents du spectacle ou d'auto entrepreneurs), il y passe aussi du temps à d'autres moments de la journée. Il valorise dans son discours ses relations avec le voisinage, les voisins proches de l'immeuble et certains commerçants, qui rendent à ses yeux le quartier convivial. Témoignant d'une certaine nostalgie des modes de vie traditionnels, s'il apprécie la vie de quartier proche de celle du village traditionnel, il n'en subit pas pour autant les contraintes dont il se dégage facilement en sortant du quartier.

Le « **fonctionnel** » organise sa vie quotidienne autour du travail et son choix résidentiel découle de cette priorité. Il a donc choisi son quartier en fonction de son accessibilité et de sa desserte. Si ces familles sont satisfaites des offres fonctionnelles du quartier, elles n'y établissent pourtant aucune pratique de riveraineté et aucune relation sociale. Leur représentation négative du quartier fait que malgré la présence d'une offre fonctionnelle variée, elles s'y investissent peu et souhaitent au contraire en partir. C'est bien à la fois un contexte social et la représentation que s'en fait le « fonctionnel » à partir de ses caractéristiques individuelles (avec un décalage entre un niveau de diplôme élevé et un revenu moyen-bas) qui influencent cette non inscription à l'échelle du quartier et au contraire un repli dans la sphère du logement. Cette non-appropriation du lieu de vie de proximité pour des raisons de valeurs est compensée par des réseaux sociaux situés plus loin à l'échelle de l'agglomération, souvent en périphérie où le fonctionnel découvre un mode de vie qui semble mieux lui convenir. Cultivant d'autres ambitions résidentielles, comme celle de vivre au calme et de posséder un jardin ou un espace extérieur privé, le fonctionnel considère que son lieu de vie n'est finalement qu'un passage provisoire dans une stratégie résidentielle. Finalement, le fonctionnel subit son cadre de vie de proximité. Son regard négatif sur son environnement social montre un décalage entre sa position spatiale actuelle et son désir de « position sociale » et l'empêche de donner du sens à son cadre de vie.

Ces variations de rapport au cadre de vie sont le reflet des différences qui existent entre les contextes et en termes de composition sociale des ménages. Le cadre de vie implique un champ des possibles en matière d'activités extrêmement différent selon les familles. En outre, il n'existe pas de correspondance mécanique entre un terrain d'étude et un rapport au cadre de vie, ni entre des caractéristiques individuelles et un rapport au cadre de vie. Bien au contraire, un même terrain d'étude peut engendrer des rapports au cadre de vie variés, avec des appropriations du logement, du voisinage, du quartier et de l'agglomération plus ou moins intenses, un attachement plus fort lié à une de ces échelles et de nature variée : fonctionnel, social et sensible ou une combinaison de plusieurs de ces critères. De fait le rapport au cadre de vie n'est pas simplement une affaire de position sociale ou une affaire de contexte, mais plutôt une interaction

entre le cadre de vie, l'héritage spatial et les caractéristiques individuelles. Ces deux derniers facteurs opèrent comme un filtre qui influence la représentation du cadre de vie. À partir de ces représentations, les ménages cherchent à se positionner spatialement pour répondre à leurs attentes fonctionnelles, sensibles et sociales. Selon leurs caractéristiques sociales, ils y parviennent plus ou moins facilement.

La comparaison de ces différents profils montre que plus les capitaux (social, culturel, économique et spatial) sont faibles plus le cadre de vie détermine des pratiques homogènes. À l'inverse, la réactivité des individus les mieux dotés face au contexte et leur aisance à s'adapter témoignent de l'influence de la localisation des ressources et des opportunités. L'inscription des ménages dans un cadre de vie plus ou moins élargi dépendra donc d'une part de la localisation des offres, et d'autre part, des capacités et des désirs des ménages à y inscrire leurs pratiques grâce à leurs compétences culturelle, économique et de mobilité. Ces capacités et compétences expliquent une plus large liberté de choix permettant de contourner les contraintes imposées par l'échelle de proximité. Pour les mieux dotés socialement, le cadre de vie devient alors une source d'opportunités plutôt qu'une contrainte.

Par ailleurs, la description de ces 5 profils a mis en avant une différenciation très marquée dans les manières d'habiter le cadre de vie selon les ménages, entre un usage « traditionnel » pour qui l'inscription se fait dans l'échelle de proximité, celle du voisinage, et un usage plus contemporain pour les familles qui ont une vie détachée du voisinage parfois envahissant et pour qui les pratiques s'inscrivent dans le quartier mais aussi au-delà. Lorsque le rapport du ménage au quartier comporte une dimension fonctionnelle, le ménage limite rarement ses pratiques à son quartier. En effet, plus mobile, ils investissent d'autres espaces que celui de son quartier.

En revanche, un rapport inscrit à l'échelle du voisinage, reposant davantage sur les sphères sociale et sensible du cadre de vie implique une mobilité quotidienne de loisir réduite. Cette différenciation, en partie liée aux caractéristiques individuelles des ménages, est aussi liée aux spécificités fonctionnelle, sensible et sociale du contexte dans lequel les habi-

tants évoluent. **Toutefois, si le rapport fonctionnel au cadre de vie est largement déterminé par le capital économique et par la capacité à se déplacer, les rapports social et sensible le sont nettement moins.** Les capitaux culturel et socioprofessionnel influent par exemple sur les représentations sociales, sur le désir de différenciation et celui de positionnement social.

Finalement, les pratiques obéissent certes à l'influence de la position socio économique mais également à l'interaction entre les lieux et les ménages (évoluant selon leur capacité d'appropriation). Le cadre de vie est certes une ressource à prendre en compte, mais sa mobilisation différenciée, en fonction notamment de la représentation qui en est faite, aboutit à un système de préférences spatiales qu'il est également important de considérer.

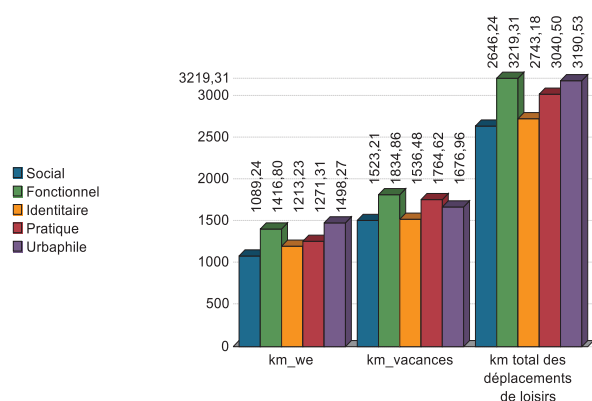
Un lien entre rapports au cadre de vie et mobilité

Ainsi, nous avons pu observer que les personnes ayant un rapport identitaire ou social à leur cadre de vie se déplacent moins souvent et moins loin en excursion et en week-end. Il s'agit de deux groupes de personnes ayant des attaches affectives très fortes dans leur quartier de domicile et qui se plaisent à y rester durant les temps de loisirs.

À l'inverse, les répondants urbaphiles satisfaits des trois sphères sociale, fonctionnelle et sensible, sont plutôt dans une mobilité d'accentuation, dans le sens où ils accentuent le caractère positif de leur cadre de vie par une mobilité de loisirs riche et tournée vers des destinations attractives. Peu motorisés, ils attendent de leur quartier de domicile d'être un lieu de diversité et de densité permettant le rapport à l'altérité au quotidien. Chez les actifs, il s'agit de personnes s'évadant en voiture, en avion ou en train. Le weekend, ils rendent visite à leurs famille et amis. Lors des vacances, s'ils sont notamment à la recherche de lieux touristiques et attractifs. Ils sont plus nombreux que la moyenne à se déplacer pour la nature et le repos. **En fait, les déplacements de loisirs des urbaphiles, gourmands en énergie, compensent leurs pratiques modales fortement orientées vers les transports publics la semaine.** Chez les

séniors, les urbaphiles se démarquent cependant assez nettement en termes de pratiques de mobilité. Les séniors apparaissent ainsi dans nos résultats bien moins consommateurs de mobilité de loisirs, ce qui se traduit en termes de kilomètres parcourus. Cela peut essentiellement être expliqué par les besoins bien plus réduits d'une population largement à la retraite de compenser les environnements denses et stressants qui sont pratiqués dans le cadre de la vie active.

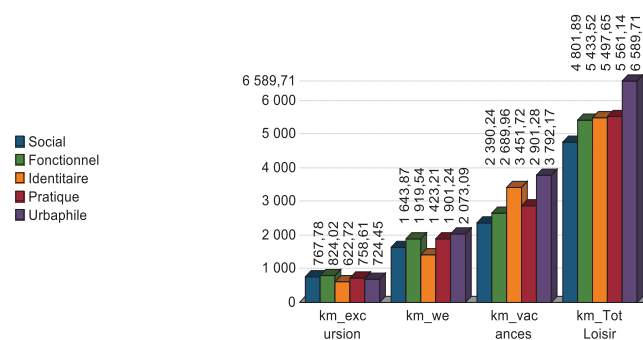
Les répondants ayant un rapport « fonctionnel » à leur cadre de vie sont ceux qui parcourent le plus de kilomètres pour les excursions et les week-ends après les urbaphiles. Si les urbaphiles sont bien dotés socialement et économiquement, les « fonctionnels » ne le sont que socialement. Ces résultats indiquent ainsi que le niveau de diplôme a une forte influence sur la mobilité de loisir. Par ailleurs cette variable se combine à d'autres éléments de contexte. Principalement localisés dans le centre de Paris et dans le péri-centre romain, ces enquêtés sont ceux qui expriment le plus faible attachement à leur quartier. Ce faible attachement explique certainement cette forte mobilité d'excursion et de week-end. Par ailleurs, résidant à proximité de leur travail, bien desservis par les transports collectifs et en commerces, services et équipements, ils se déplacent peu durant la semaine. Non saturé de déplacements en semaine, ce profil semble plutôt enclin à parcourir plus de kilomètres le week-end que les autres profils. On observe aussi ce phénomène chez les « pratiques ». Le mécontentement des « fonctionnels » vis à vis de leur logement et de leur quartier est un élément décisif de leur forte mobilité de week-end (Graphique 1).



Auteur : 6T Bureau de recherche
« Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir » - Echantillon : 1207 ménages âgés de plus de 60 ans sans enfants au domicile
Recueil de données : Alyce Sofreco, Enquête téléphonique 2011.

Graphique 1 : Moyenne des kilomètres parcourus lors des déplacements de loisirs selon le rapport au cadre de vie par an (actifs)

Les répondants ayant des rapports pratique, fonctionnel et urbaphile sont les trois profils qui parcourent le plus de kilomètres lors des excursions et des week-ends. Ils ont en commun une perception positive de la sphère fonctionnelle de leur cadre de vie. Ayant la connaissance des multiples opportunités présentes sur le territoire, ils savent où aller et comment se déplacer.



Auteur : 6T Bureau de recherche/Latts
« Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir » - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants
Recueil de données : Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rhône 2010/2011

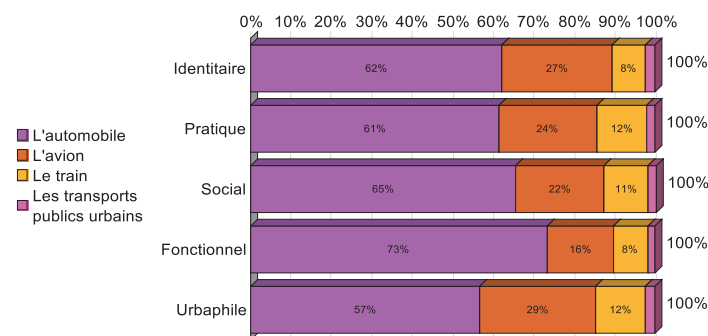
Graphique 2 : Moyenne des kilomètres parcourus lors des déplacements de loisirs selon le rapport au cadre de vie par an (séniors)

On relève en revanche des mobilités très contrastées selon les différentes temporalité (excursions, week-ends, vacances), mais aussi comme le montre le graphique des choix modaux différents qui impliqueront notamment des écarts importants d'émission de CO₂.

La mobilité de vacances est la part des déplacements qui pèse le plus sur l'ensemble des kilomètres parcourus pour motif de loisir. Les urbaphiles, puis les « identitaires » sont ceux qui se déplacent le plus lors des vacances. Les urbaphiles et les identitaires, sur-représentés en Ile-de-France, présentent des caractéristiques sociales différentes. Les urbaphiles sont les mieux dotés socialement et les identitaires sont principalement issus de la fonction publique et de la classe ouvrière avec un revenu moyen. Ici, le niveau de revenu semble moins influencer les kilomètres parcourus que les motifs de déplacements. En effet, les identitaires partent durant les vacances à l'étranger (Portugal, Espagne, Italie, Afrique du nord, etc..) pour retrouver leur famille et leur pays d'origine. Les urbaphiles pour leur part partent fréquemment dans des lieux attractifs, éventuellement pour rendre visite à la famille mais ce sont surtout ceux qui se rendent le plus à l'étranger à la recherche d'exotisme et de dépaysement.

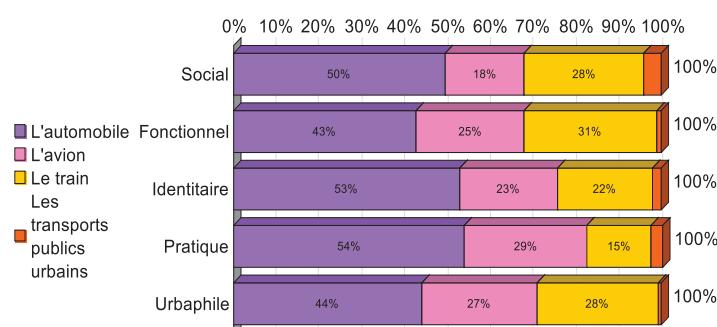
Les actifs parcourent presque deux fois plus de kilomètres que les séniors. Durant les week-ends les ac-

tifs parcourent en moyenne 500 kilomètres de plus que les seniors. En revanche, les variations entre les profils sont relativement similaires. On relève seulement une légère inflexion de la moyenne des kilomètres parcourus par un pratique chez les seniors. Durant les vacances, les actifs parcourent nettement plus de kilomètres et les variations entre les profils ne sont pas identiques entre les actifs et les seniors.



Auteur: 6T Bureau de recherche/Latts
 "Incidence du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants
 Recueil de données: Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 3 : Mode principal utilisé pour les voyages de vacances par les actifs



Graphique 4 : Mode principal utilisé pour les voyages de vacances par les seniors

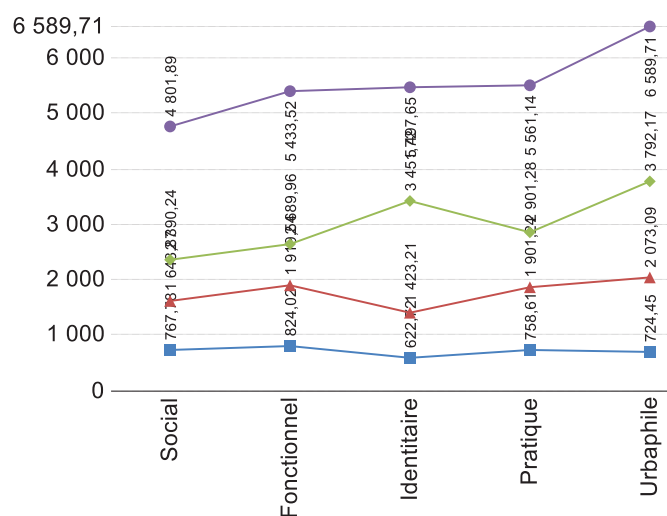
«Les déplacements de loisir des urbaphiles, gourmands en énergie, compensent leurs pratiques modales fortement orientées vers les transports publics la semaine.»

■ km_excursion
 ■ km_we
 ■ km_vacances
 ■ km_Tot Loisir

Ainsi, alors que les moyennes des kilomètres par an par individu du fonctionnel et du pratique sont inférieures à celles des identitaires et des urbaphiles, chez les seniors elles sont supérieures. Chez les seniors la moyenne des kilomètres parcourus par an chez l'identitaire est relativement basse en comparaison à celle des actifs puisqu'elle est quasiment identique à celle du social. En ce qui concerne la mobilité globale, la moyenne des kilomètres parcourus par an par un fonctionnel senior est aussi élevée que celle d'un urbaphile ce qui n'est pas le cas chez les actifs. Au regard de cette comparaison, il semble que notre intuition de l'influence du rapport fonctionnel sur la mobilité de loisir qu'on observe lors des week-ends chez les actifs se généralise à l'ensemble des mobilités de loisir.

Ainsi, le fonctionnel, le pratique et l'urbaphile, les trois profils qui entretiennent soit partiellement (pour le pratique et l'urbaphile) soit exclusivement (fonctionnel) un rapport fonctionnel au cadre de vie sont chez les seniors ceux qui se déplacent le plus pour la mobilité de loisir.

Ces différents résultats synthétisant les pratiques de loisir et les mobilités associées de ces cinq profils mettent en avant l'intérêt d'une approche par les modes de vie. En effet, si le niveau social joue un rôle dans la mobilité de loisir et s'il caractérise souvent un profil d'individu, en comparant les distances parcourues par les différents profils, on se rend compte que l'interaction entre les caractéristiques individuelles des ménages et le contexte explique aussi une part de la mobilité.



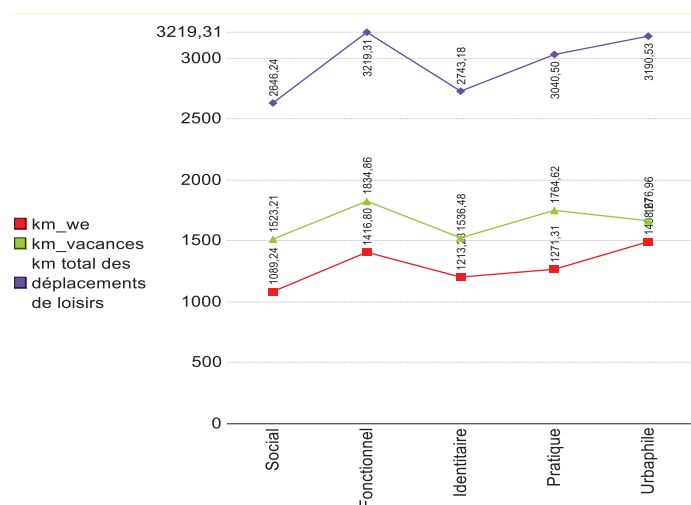
Auteur: 6T Bureau de recherche/Latts
 "Incidence du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants
 Recueil de données: Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 5 : Kilomètres parcourus lors des déplacements de loisir selon le rapport au cadre de vie par an (actifs)

Ainsi, on a relevé différents éléments qui interagissent : la desserte en transport collectif, l'offre commerciale, de service et d'équipement, les relations sociales présentes à l'échelle du quartier, un cadre de vie calme et vert ou au contraire un cadre de vie caractérisé par sa diversité. Les multiples caractéristiques du territoire et les caractéristiques du contexte (culturelles, économiques et politiques) dans un sens plus large en interaction avec l'individu permettent d'appréhender le « rapport au cadre de vie » pour mieux comprendre les dynamiques en jeu dans la mobilité de loisir.

Les actifs parcourent presque deux fois plus de kilomètres que les seniors. Durant les week-ends les actifs parcourent en moyenne 500 kilomètres de plus que les seniors. En revanche, les variations entre les profils sont relativement similaires. On relève seulement une légère inflexion de la moyenne des kilomètres parcourus par un pratique chez les seniors. Durant les vacances, les actifs parcourent nettement plus de kilomètres et les variations entre les profils

ne sont pas identiques entre les actifs et les seniors. Ainsi, alors que les moyennes des kilomètres par an par individu du fonctionnel et du pratique sont inférieures à celles des identitaires et des urbaphiles, chez les seniors elles sont supérieures. Chez les seniors la moyenne des kilomètres parcourus par an chez l'identitaire est relativement basse en comparaison à celle des actifs puisqu'elle est quasiment identique à celle du social. En ce qui concerne la mobilité globale, la moyenne des kilomètres parcourus par an par un fonctionnel senior est aussi élevée que celle d'un urbaphile ce qui n'est pas le cas chez les actifs. Au regard de cette comparaison, il semble que notre intuition de l'influence du rapport fonctionnel sur la mobilité de loisir qu'on observe lors des week-ends chez les actifs se généralise à l'ensemble des mobilités de loisir. Ainsi, le fonctionnel, le pratique et l'urbaphile, les trois profils qui entretiennent soit partiellement (pour le pratique et l'urbaphile) soit exclusivement (fonctionnel) un rapport fonctionnel au cadre de vie sont chez les seniors ceux qui se déplacent le plus pour la mobilité de loisir.



«Les actifs parcourent presque deux fois plus de kilomètres que les seniors.»

«En revanche, les variations entre les profils sont relativement similaires. On relève seulement une légère inflexion de la moyenne des kilomètres parcourus par un pratique chez les seniors.»

Auteur : 6T Bureau de recherche

« Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir » -
Echantillon : 1207 ménages âgés de plus de 60 ans sans enfants au domicile
Recueil de données : Alyce Sofreco, Enquête téléphonique 2011.

Graphique 6 : Moyenne des kilomètres parcourus lors des déplacements de loisirs selon le rapport au cadre de vie par an (seniors)

Ces différents résultats synthétisant les pratiques de loisir et les mobilités associées de ces cinq profils mettent en avant l'intérêt d'une approche par les modes de vie. En effet, si le niveau social joue un rôle dans la mobilité de loisir et s'il caractérise souvent un profil d'individu, en comparant les distances parcourues par les différents profils, on se rend compte que l'interaction entre les caractéristiques individuelles des ménages

et le contexte explique aussi une part de la mobilité. Ainsi, on a relevé différents éléments qui interagissent : la desserte en transport collectif, l'offre commerciale, de service et d'équipement, les relations sociales présentes à l'échelle du quartier, un cadre de vie calme et vert ou au contraire un cadre de vie caractérisé par sa diversité. Les multiples caractéristiques du territoire et les caractéristiques du contexte (culturelles, économiques et politiques) dans un sens plus large en interaction avec l'individu permettent d'appréhender le « rapport au cadre de vie » pour mieux comprendre les dynamiques en jeu dans la mobilité de loisir.

Le rapport au cadre de vie et le contexte résidentiel : des variables explicatives de la mobilité de loisir en interaction

La considération de la double disposition (financière et culturelle) dans l'analyse des variables influant sur la mobilité de loisir se heurte toutefois à certaines limites dès lors que l'on s'affranchit des effets d'autres variables propres à l'individu¹ d'une part, et propres aux contextes, d'autre part. Ainsi, la partie suivante explore les influences des variables du rapport au cadre de vie présentée précédemment et de la localisation géographique (centre, péricentre et périurbain) sur la mobilité de loisir.

Ces résultats identifient la contribution des deux variables localisation géographique et rapport au cadre de vie à l'explication des distances parcourues dans le cadre de la mobilité de loisir. Ils montrent notamment que :

- les effets séparés des variables explicatives par une analyse de variance mettent en évidence que le rapport au cadre de vie influence les distances parcourues dans le cadre de la mobilité de loisir : plus la position sociale est élevée plus le nombre de kilomètres est élevé. La relation est très significative (99,87%)

- la localisation géographique influence aussi la mobilité de loisir, les résidents du centre parcourent en moyenne de manière très significative (99,36%) plus de kilomètres que les autres enquêtés.

Il existe également une synergie des deux variables explicatives soit un effet conjoint du rapport au cadre de vie et de la localisation géographique qui explique une partie de la mobilité de loisir. Ainsi dans cette analyse de variance, le rapport au cadre de vie et la localisation géographique expliquent de manière très significative la variance de la mobilité de loisir (à 31,5% et à 43,6%), l'interaction des deux variables influencent à 18,14% et le reste, appelé le résidu, qui ne peut-être expliqué par le modèle.

Le rapport au cadre de vie, nouvelle catégorisation par les modes de vie, a un lien légèrement plus significatif avec la mobilité de loisir que celui de la localisation géographique (99,87 contre 99,36%). Toutefois

l'influence de la variable localisation géographique n'est pas remise en cause, au contraire, elle est également très significative et agit en synergie avec le rapport au cadre de vie (manière dont ce dernier est perçu par les ménages). Ces deux dimensions, en interaction, donnent autant de configurations spécifiques de modes de vie et de la mobilité de loisir.

A la diversité des rapports au cadre de vie observable s'ajoute la diversité du contexte résidentiel au sens large. En effet, on ne s'intéresse pas seulement à un quartier, mais à son inscription et à sa localisation au sein de l'agglomération pour comprendre les effets du cadre de vie sur la mobilité de loisir. Le registre contextuel, autre registre de différenciation, se structure autour des différences entre les agglomérations, mais aussi autour du clivage des localisations géographiques qui fait débat dans cette problématique. **Il est donc nécessaire d'analyser à la fois les modes de vie à travers un rapport au cadre de vie, mais aussi d'observer le contexte objectif dans lequel ils s'inscrivent. Ainsi, la mobilité de loisir s'explique par trois grands déterminants : la position sociale, le rapport au cadre de vie et les effets de contexte résidentiel.** Ces résultats invitent aussi à aller voir de plus près les différents types de contextes pour appréhender quelles sont les réalités des différentes échelles spatiales d'analyses. Pour mieux comprendre l'influence des différentes caractéristiques des différents contextes, nous observerons successivement l'influence des différentes échelles de l'agglomération au logement, en passant par la localisation géographique et le quartier spécifique.

Les multiples différences, tant structurelles que culturelles, mises en avant entre le contexte des deux agglomérations francilienne et romaine, ainsi qu'entre les différents terrains d'étude grâce à nos analyses contextuelles, confirment l'intérêt de prêter attention aux éléments qui caractérisent ces contextes. Les contextes répondent plus ou moins aux attentes des ménages selon leur profil et impliquent dès lors une certaine ampleur de la mobilité et des motifs de natures variées.

¹Telles que le capital spatial, la trajectoire résidentielle et l'héritage culturel

INFLUENCES DU CONTEXTE URBAIN SUR LA MOBILITE DE LOISIR

Il est important de souligner que les comportements ne s'avèrent pas liés mécaniquement à des cadres de vie résidentiels spécifiques. En Ile-de-France, l'«effet barbecue» est assez présent dans le centre de l'agglomération. Cela est notamment dû au bon nombre de destinations d'excursions et de week-ends assez éloignées de Paris (la montagne, les destinations touristiques urbaines) mais très accessibles grâce à une offre de transports de longue distance très fournie et compte tenu du niveau de vie. Sur l'agglomération de Rome ce phénomène est beaucoup moins visible.

Des mobilités de loisir très contrastées selon l'agglomération

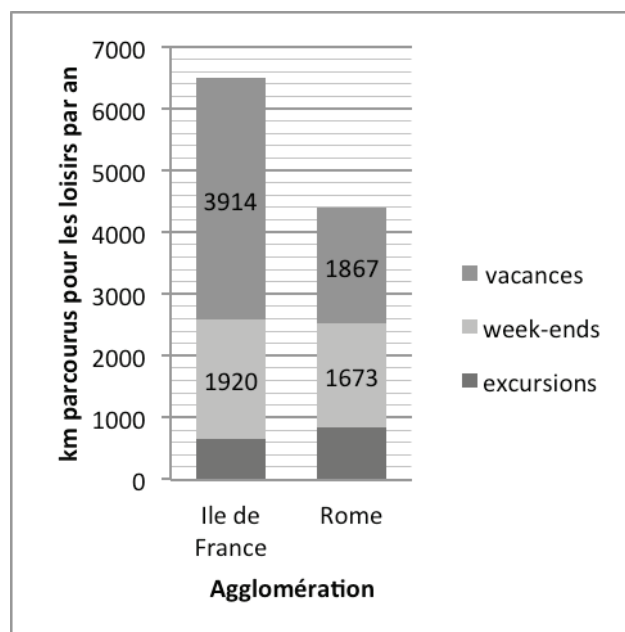
Les mobilités de loisir en Ile-de-France et à Rome sont très contrastées et ceci pour plusieurs raisons.

(1) D'abord la situation géographique et climatique joue un rôle en tant que tel dans la génération des mobilités de loisir. La proximité de la mer, un arrière pays proche et des conditions climatiques favorables poussent les romains à partir davantage en excursion d'une journée. A contrario, la grande taille de l'agglomération francilienne et les très bonnes connexions ferroviaires et aériennes poussent les Parisiens à partir davantage en week-end et à utiliser les transports collectifs.

(2) Ensuite le niveau de vie globalement plus élevé en Ile-de-France produit une génération de trafic de loisir supérieure, compte tenu des liens forts existants entre les mobilités de loisirs et le revenu des personnes. Toutefois, le revenu n'est pas la seule variable explicative, puisque à revenu comparable les écarts de mobilité en kilomètres entre les deux agglomérations se maintiennent.

(3) Enfin la France et l'Italie se caractérisent par une culture des vacances assez différente. Les Italiens se déplacent davantage dans leur région natale, quitte à peu se déplacer pour aller en vacances, tandis que les Parisiens ont une culture «

du départ » et du « changement d'air » pendant les congés, une culture qui s'érige pratiquement en norme sociale.



« Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir » - Echantillon : 2030 ménages âgés de plus de 30 à 45 ans avec enfants
Recueil de données : Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/11.

Graphique 7 : Moyenne des kilomètres parcourus pour les loisirs par an par individu selon l'agglomération (actifs)

Ces tendances ont pour conséquence d'agir directement sur la génération de trafic : en Ile-de-France on se déplace beaucoup plus que dans la région romaine pour des motifs liés aux loisirs. Le lien entre kilomètres parcourus pour l'ensemble des loisirs et l'agglomération de résidence est très significatif, notamment lors des excursions et des vacances. A partir des résultats de l'analyse qualitative et quantitative on relève trois grandes différences entre la mobilité de loisir francilienne et romaine:

- (1) les Franciliens parcourent 1,6 fois plus de kilomètres que les Romains,
- (2) les types de mobilité dominants sont différents : excursions à la journée, week-ends et vacances
- (3) le choix modal varie selon l'agglomération de résidence.

Des caractéristiques temporelles de mobilité de loisir propres à chaque agglomération

S'il existe des écarts entre les agglomérations lorsque l'on s'intéresse aux temporalités de mobilité de loisirs (excursions à la journée, week-ends avec 1 à 3 nuits en extérieur et vacances), les kilomètres parcourus lors des week-ends et surtout lors des excursions sont relativement faibles par rapport aux kilomètres parcourus lors des vacances. Concernant les excursions, l'écart de mobilité en kilomètres entre les deux agglomérations est relativement faible. **Les franciliens parcourent plus de kilomètres dans le cadre d'un week-end (1 à 3 nuits à l'extérieur), mais l'écart le plus important est celui concernant les déplacements de vacances, soit environ 2 fois moins de kilomètres parcourus à Rome qu'en Ile-de-France.**

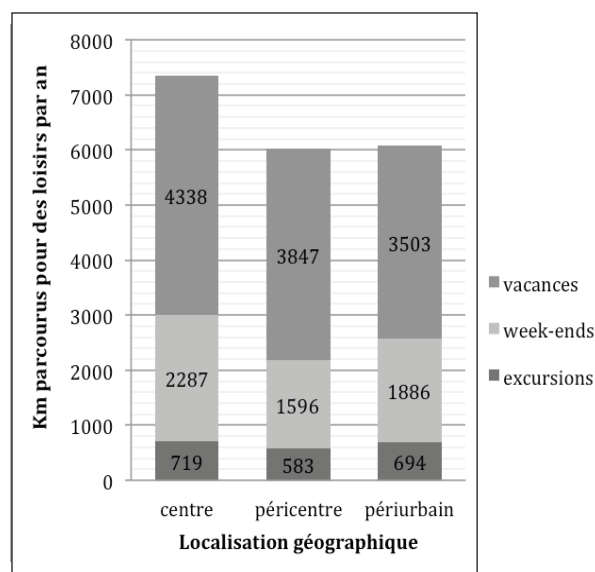
A Rome, le triomphe des destinations touristiques de la Lazio, lors des excursions et des week-ends, explique le taux élevé de déplacements à la journée ou pour les week-ends et des excursions pour des destinations peu éloignées de Rome. Les destinations de vacances s'inscrivent, quant à elles, à l'échelle nationale. L'attachement des Italiens pour leur région d'origine, héritage d'une politique régionalisée, explique des distances de déplacement limitées.

En Ile-de-France, les départs en vacances sont plus fréquents et se font plus souvent à l'étranger. La structure des calendriers de congés est un élément explicatif de la fréquence élevée des départs en vacances en Ile-de-France auquel s'ajoute une démocratisation des départs à l'étranger, facilitée par des prix de transport désormais accessibles. La communication publicitaire pour des destinations étrangères ainsi que le rôle des TIC dans l'accès à l'offre de voyages touristiques et de billets d'avion sont également plus marqués en Ile-de-France qu'à Rome. Ils incitent et facilitent certainement les départs à l'étranger.

L'influence des structures spatiales et de l'offre de transport ferroviaire

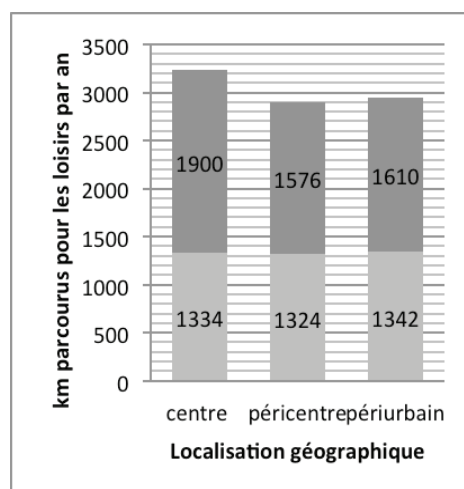
La structure spatiale des agglomérations, en définissant le champ des possibles en matière de déplacements de loisir, intervient de manière décisive dans le choix des déplacements en particulier en ce qui

concerne les journées d'excursions. En outre, l'offre relativement performante des transports collectifs en Ile-de-France en comparaison à l'offre Romaine et l'héritage d'une politique tout automobile à Rome expliquent les écarts des choix modaux entre les agglomérations. En ce qui concerne les émissions liées à l'ensemble des kilomètres parcourus pour les loisirs, si l'écart entre les deux agglomérations est maintenu en raison des écarts de distances parcourues, il diminuera tout de même puisque même si les franciliens parcourent plus de kilomètres, ils sont, en revanche, plus nombreux à se déplacer en transport collectif pour leurs loisirs d'excursions et de vacances.



Auteur : 6T Bureau de recherche
« Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir » - Echantillon : 2030 ménages âgés de plus de 30 à 45 ans avec enfants
Recueil de données : Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/11.

Graphique 8 : Moyenne des kilomètres parcourus par an lors de la mobilité de loisir selon la localisation géographique en Ile-de-France par individu pour la catégorie des actifs



Auteur : 6T Bureau de recherche
« Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir » - Echantillon : 1207 ménages âgés de plus de 60 ans sans enfants au domicile
Recueil de données : Alyce Sofreco, Enquête téléphonique 2011
Graphique 9 : Moyenne des kilomètres parcourus par an lors de la mobilité de loisir selon la localisation géographique en Ile-de-France par individu pour la catégorie des seniors.

Le lien entre la variable localisation géographique (centre, péricentre, périurbain) et les distances parcourues dans le cadre de la mobilité de loisir pour les week-ends (1 à 3 nuits à l'extérieur) est statistiquement très significatif en Ile-de-France, significatif pour les mobilités de loisirs de vacances et en revanche peu significatif en ce qui concerne les excursions à la journée et les distances parcourues lors des déplacements domicile/travail (en ce qui concerne l'échantillon des actifs). **En Ile-de-France lors des déplacements de loisirs les péricentraux sont ceux qui parcourent le moins de kilomètres et les résidents du centre le plus.**

«En Ile-de-France lors des déplacements de loisirs les péricentraux sont ceux qui parcourent le moins de kilomètres et les résidents du centre le plus.»

La mise en regard du terrain francilien et du cas romain aide à mieux comprendre les particularités des localisations géographiques franciliennes susceptibles d'agir sur la mobilité de loisir. Chaque terrain d'étude est caractérisé par une densité de population, une morphologie urbaine, un tissu viaire et des typologies variées de l'habitat. Cependant, si chacun présente des spécificités, on recense une surreprésentation de certaines morphologies urbaines, de certains types de bâti selon les localisations. Sans généraliser, il est possible d'identifier les particularités et les points communs de ces localisations. En Ile-de-France, le tissu urbain est contrasté selon la localisation géographique. En particulier, la densité de population du centre se distingue nettement de celle du péricentre et du périurbain. En revanche, les distinctions de cette densité entre les quartiers péricentraux et périurbains sont moins évidentes. Par exemple, le terrain à Limeil-Brévannes, situé dans le péricentre, a une densité/ha inférieure à celle d'Emerainville, situé dans le périurbain (39.6 hab./ha contre 43,3 hab./ha). Cet écart s'explique par la présence d'une forêt domaniale pénétrant au cœur de la ville de Limeil-Brévannes et d'un tissu urbain relativement dense avec la présence de logements collectifs et intermédiaires à Emerainville.

Le recensement du type d'habitat présent en Ile-de-France montre que certains types de bâti sont associés à une localisation géographique. Dans le péricentre et le périurbain, les types de bâti sont assez

proches avec la présence d'immeubles implantés en retrait de la rue et de maisons individuelles, en revanche celui du centre ville est différent des deux premiers. Plutôt hauts et alignés sur la rue, les immeubles de Paris délimitent l'espace de la rue et créent un front bâti. Par ailleurs, le bâti haussmannien est spécifique du tissu parisien. Finalement, la caractéristique qui permet de différencier les tissus périurbains et péricentraux renvoie plutôt à l'implantation du bâti.

Les zones péricentrales et périurbaines recouvrent une large variété de modèles urbains et la division entre péricentre et périurbain n'est pas toujours pertinente. Toutefois, si chaque territoire présente des caractéristiques qui lui sont propres : accessibilité, commerces et services, morphologie urbaine et architecturale, espaces verts, densité de population etc., la caractéristique de l'implantation du tissu urbain au sol dans son ensemble est un indicateur pertinent pour dissocier ces deux localisations géographiques selon :

- (1) **l'implantation de la zone urbanisée : si le terrain d'étude est en continuité d'un tissu urbain bâti ou si au contraire il se trouve isolé au milieu de grands espaces verts**
- (2) **son emprise au sol : si le tissu bâti constitue une poche urbaine consolidée ou si au contraire il est disséminé sur le territoire.**



La caractéristique d'implantation du bâti est un indicateur pertinent pour différencier le péricentre du périurbain francilien et permet de mieux comprendre les particularités physiques dans lesquelles s'inscrivent les expériences sensibles des ménages, influençant alors le rapport au cadre de vie et donc l'inscription spatiale et la mobilité de loisir.



«La présence d'espaces verts et d'une faible densité sur le territoire romain en général a pour conséquence une plus faible mobilité de loisir « compensatoire » à la recherche d'espaces verts.»



A Rome, la densité est relativement homogène selon les localisations géographiques. Cette densité s'explique par deux caractéristiques du territoire romain ; d'une part la présence des espaces verts et ouverts même dans le centre ville et, d'autre part, un modèle de bâti relativement homogène du centre au périurbain avec les « palazzini », immeubles de 4 à 6 étages.

(6-t)

«Alors que les fortes densités de population d'Ile-de-France favorisent l'usage des transports publics et de la marche à pied, la faible densité de la conurbation romaine complique la prise en charge des déplacements par les modes collectifs et joue en faveur des modes motorisés privés.»

L'homogénéité de la densité et de la typologie bâtie sur l'ensemble du territoire romain malgré la distance au centre de l'agglomération explique, à l'inverse de la situation francilienne, la raison pour laquelle les localisations géographiques ne sont pas significatives à Rome. On y trouve ainsi de l'habitat collectif loin du centre et peu de tissus pavillonnaires comme on en connaît en France. La présence d'espaces verts et d'une faible densité sur le territoire romain en général a pour conséquence une plus faible mobilité de loisir « compensatoire » à la recherche d'espaces verts. Les zones urbanisées aux emprises au sol assez faibles, n'ont pas nécessairement une faible densité par habitant en raison de la hauteur du bâti. En revanche, la faible densité par habitant relevée dans la ville entière est expliquée par une implantation dispersée sur le territoire et discontinue de ces noyaux urbains, en « tâches de léopard² ». La desserte en transport public peine à prendre en compte la discontinuité des noyaux urbains. Les différents noyaux d'urbanisation sont d'autant plus difficiles à connecter qu'ils sont séparés par de vastes vides qui créent des discontinuités pénalisant le maillage des transports collectifs. **Alors que les fortes densités de population d'Ile-de-France favorisent l'usage des transports publics et de la marche à pied, la faible densité de la conurbation romaine complique la prise en charge des déplacements par les modes collectifs et joue en faveur des modes motorisés privés.**

2« Macchia di Leopardo » (à tache de Léopard) est une expression italienne employée, au même titre qu'« a macchia d'olio » (à tache d'huile), pour désigner un type d'étalement urbain composé de petits noyaux éparpillés sur le territoire.



Un effet de la localisation au centre confirmé sur la mobilité de loisir

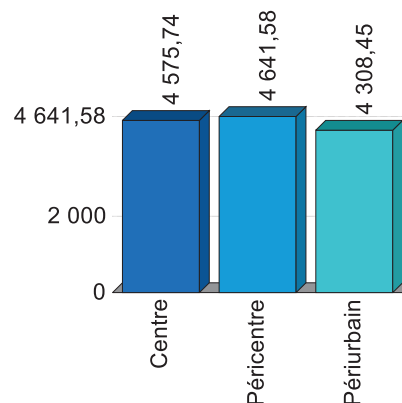
En ce qui concerne la mobilité, les résidents du centre parcourent plus de distance et partent plus souvent pour les loisirs. Pour eux, les départs en week-ends et en vacances sont donc plus fréquents et les destinations plus éloignées. Les distances moyennes parcourues à l'année par la classe modeste, quelle que soit sa localisation géographique, sont relativement homogènes, les distances parcourues par la classe moyenne sont plus importantes pour les résidents du centre, puis du périurbain et du périurbain et enfin, plus les ménages aisés résident à proximité du centre plus ils parcourent de kilomètres. Les distances moyennes parcourues par la classe au revenu moyen sont supérieures à celles des classes aisées.

En ce qui concerne la mobilité de loisir globale, à position socioéconomique équivalente, pour les catégories les mieux dotées (considérant le revenu et le niveau de diplôme) et les moyennement dotées, plus les ménages résident à proximité du centre ville plus ils parcourent de kilomètres. En revanche, ce résultat n'est pas confirmé pour les ménages dont la position socioéconomique est faible.

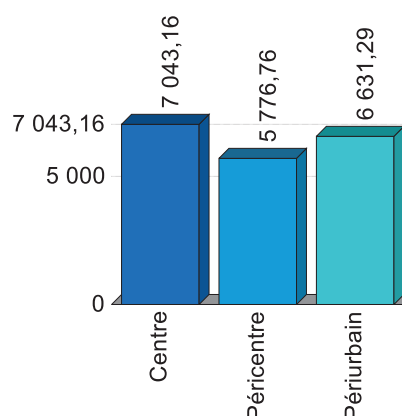
Si l'on regarde de manière plus détaillée selon les différentes temporalités la fréquence de départs (nombre de déplacements) à position socioéconomique équivalente:

- pour les ménages les mieux dotés du point de vue socioéconomique plus ils résident à proximité du centre plus les départs en excursion, en week-end et en vacances sont nombreux
- pour les ménages dont la position socioéconomique est moyenne ce sont les résidents du centre qui partent le plus, puis ceux du périurbain et enfin ceux du périurbain que ce soit pour les excursions, les week-ends et les vacances
- pour les ménages les moins bien dotés du point de vue socioéconomique les résidents du centre et les périurbains partent le plus souvent que ce soit pour les excursions, les week-ends et les vacances, en revanche les familles du périurbain partent nettement moins que les autres lors des week-ends et des excursions, mais autant que les autres pendant les vacances.

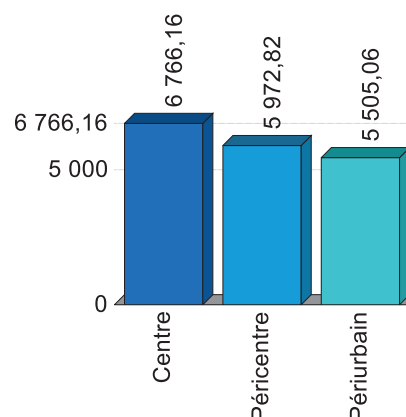
Revenu par Uc < à 14 000 euros



Revenu par Uc compris entre 14 000 et 21 000 euros



Revenu par Uc supérieur à 21 000 euros



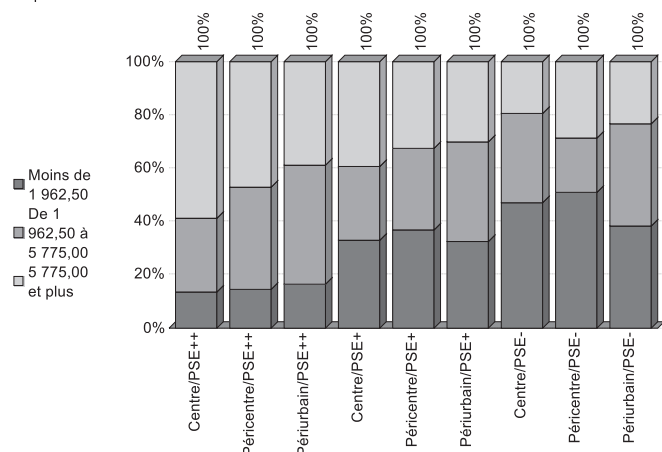
Auteur: 6T Bureau de recherche/Latts
 "Incidence du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants
 Recueil de données: Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 10 : Influence de la localisation géographique sur la mobilité de loisir à revenu équivalent

Si les écarts de mobilité entre les ménages des différentes localisations géographiques ne sont pas significatifs à Rome, au regard des deux contextes urbains détaillés précédemment, la présence de grands espaces verts également dans le centre, l'homogénéité du tissu urbain et la faible densité de population du territoire Romain expliquent pourquoi la localisation

géographique n'influence pas la mobilité de loisir à Rome. **On peut en tirer la conclusion que la morphologie de l'habitat et la présence de grands espaces verts ouverts sont les éléments essentiels qui caractérisent la localisation géographique et influencent la mobilité de loisir.**

La relation est très significative.
Répartition en 3 classes de même effectif



Auteur: 6T Bureau de recherche/Latts
"Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants
Recueil de données: Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 11 : Influence de la localisation géographique sur la mobilité de loisir à position socio économique (revenu et diplôme) équivalente

Un choix modal plus écologique de la part des résidents du centre

A Rome, le choix de l'automobile prédomine pour les trois temporalités analysées et ce quelle que soit la localisation géographique. On notera seulement que le train est légèrement plus utilisé dans le centre que sur le reste du territoire. En Ile-de-France, les différences de choix modal selon les localisations géographiques sont nombreuses. Dans le centre, en comparaison avec le péricentre et surtout le périurbain, le choix de l'automobile comme mode principal est nettement plus faible et la part de l'utilisation des transports publics urbains est nettement supérieure.

Durant les week-ends (1 à 3 nuits à l'extérieur), le lien est très significatif. Si la part de l'automobile est dominante dans le périurbain et dans le péricentre, une meilleure répartition du choix modal dans le centre existe. En effet, la part des déplacements effectués en transports collectifs (train, RER, bus) se rapproche de la part de la mobilité effectuée en automobile comme mode principal. Dans le péricentre, comme dans le périurbain le train et les transports publics sont plus

rarement utilisés. Enfin, quelle que soit la localisation géographique et l'agglomération, les déplacements en avion pour les week-ends sont restreints.

Alors qu'à Rome le lien entre localisation géographique et choix du mode principal de déplacement pour les vacances est peu significatif, en Ile-de-France il est très significatif. Dans le centre, l'avion est plus utilisé comme mode principal que le véhicule automobile. Ces mêmes habitants choisissent 3 fois plus le train comme mode principal que les péricentraux et 3,4 fois plus que les périurbains. **Dans le périurbain l'automobile est le mode prédominant pour la mobilité de vacances.** Quant au péricentre, si la part de l'automobile est très importante, celle de l'avion l'est également.

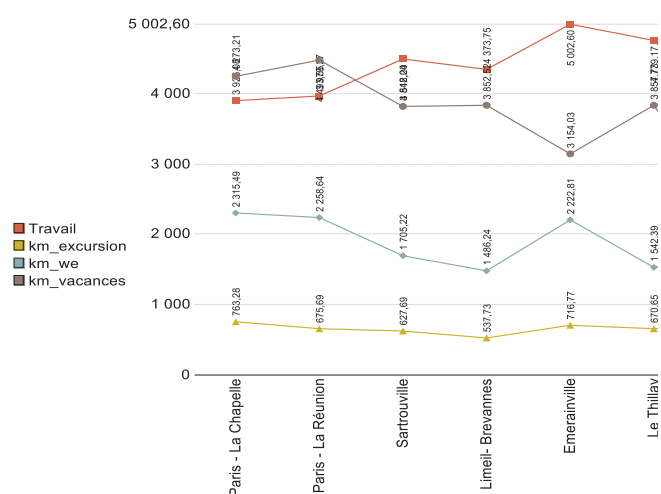
Nos analyses montrent que certains types d'individus non ou peu motorisés, habitant plutôt dans des quartiers urbains centraux peuvent avoir une mobilité de loisir élevée, allant jusqu'à présenter une empreinte de mobilité exprimée en distances parcourues voire en émission de CO₂ globale (déplacement domicile-travail + déplacements de loisirs) plus lourde que celle d'un périurbain davantage sédentaire durant son temps libre. Il serait cependant faux d'en tirer des enseignements trop rapides sur les vertus ou limites de la ville-dense. La densité de population du quartier de résidence n'en est qu'un déterminant parmi d'autres.

LE QUARTIER

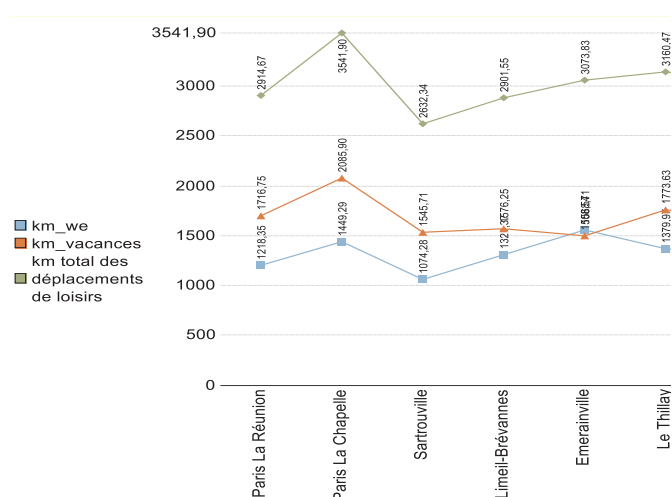
Comme nous venons de le mettre en évidence, les effets de la localisation géographique influencent de manière considérable la mobilité de loisir, mais des éléments de contexte à une échelle moins large, celle du quartier, ont également une incidence sur les comportements de mobilité de loisir.

Trois quartiers génèrent des déplacements conséquents en termes de kilomètres parcourus lors des week-ends: La Chapelle, La Réunion et Emerainville. Si les deux premiers, situés dans le centre, renvoient à **un phénomène de compensation du manque de tranquillité, d'espace et de nature, le troisième quartier, localisé dans le périurbain, présente une logique de**

compensation du manque de social. Les Brévannais et les Thillaysiens sont ceux qui partent le moins en week-ends. Pour la mobilité de vacances, les ménages des quartiers de La Chapelle et La Réunion sont ceux qui parcourent le plus de kilomètres suivis par les quartiers de Sartrouville, le Thillay, Emerainville et Limeil-Brévannes. Les résidents du quartier d'Emerainville se démarquent finalement des autres. S'ils parcourent beaucoup de kilomètres en moyenne à l'année lors des déplacements de week-ends et des excursions, c'est l'inverse en ce qui concerne la mobilité de vacances.



Echantillon : 2030 ménages âgés de plus de 30 à 45 ans avec enfants
Recueil de données : Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011.
Graphique 12 : Moyenne de kilomètres parcourus par an et par individu selon le quartier pour les actifs



Auteur : 6T Bureau de recherche
« Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir » - Echantillon : 2030 ménages âgés de plus de 30 à 45 ans avec enfants
Recueil de données : Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011.

Graphique 12 : Moyenne de kilomètres parcourus par an et par individu selon le quartier pour les actifs

Chez les seniors les tendances sont un peu moins marquées. A l'instar des résultats pour les actifs, on relève également un nombre important de kilomètres parcourus par les résidents du quartier de Paris-La Chapelle pour les séjours longs (vacances).

Espaces verts et mauvaise desserte en transport en commun, des points de convergences des quartiers où les ménages parcourent peu de kilomètres.

Les quartiers où les ménages se déplacent le moins à l'année dans le cadre de la mobilité de loisirs sont situés dans le péricentre et le périurbain : Limeil-Brévannes, le Thillay et Emerainville.

Si l'on se réfère aux analyses contextuelles, on relève deux points communs aux quartiers de Limeil-Brévannes et du Thillay : ils comportent de larges espaces et ne sont pas desservis par le train. En ce qui concerne le cas d'Emerainville, le quartier est entouré par de vastes espaces verts. En revanche, le quartier est desservi par le RER E qui le relie au centre de Paris. Malgré cette desserte ferroviaire, les résidents ne se déclarent pas satisfaits de l'offre de transports collectifs. D'une manière plus générale, les Émerainvillois sont insatisfaits de l'offre fonctionnelle (les commerces, les équipements) et pratiquent peu leur quartier pour ce type d'activités.

A Emerainville, la faible mobilité globale de loisir des ménages enquêtés en termes de kilomètres relève surtout de la faible mobilité de loisir durant les vacances alors que pour les enquêtés des autres quartiers, la mobilité est réduite quel que soit le type de séjour considéré. Les Émerainvillois partent en revanche fréquemment en week-ends pour le motif principal des visites aux amis et à la famille. Isolés, ils témoignent de leur difficulté à aller à l'encontre des autres et de leur besoin régulier de retourner, lors des week-ends, au sein de leur famille ou de voir des amis. Ainsi, ils préfèrent poser régulièrement quelques jours de congé pour des week-ends prolongés et partir moins souvent en vacances.

La Réunion et La Chapelle : deux quartiers centraux aux mobilités de loisir importantes

Les quartiers où les ménages se déplacent le plus à l'année pour le motif loisir sont situés dans le centre

de l'agglomération. La Réunion et La Chapelle présentent des caractéristiques communes qui sont opposées à celles des quartiers où les familles se déplacent le moins. Dans ces deux quartiers centraux, les espaces et la nature sont nettement moins présents que dans les autres quartiers. Les habitants de La Chapelle témoignent ainsi d'un quartier dense et « étouffant » avec très peu d'espaces verts. A La Réunion, si on compte tout de même nettement plus d'espaces publics, de lieux de rencontre et d'espaces verts et de jeux, les résidents manifestent toutefois une satisfaction limitée de ces éléments. En ce qui concerne la desserte, même si le quartier de La Réunion est relativement mal desservi par rapport à la majorité des quartiers de Paris, il se trouve à proximité de la place de la Nation où s'arrête le RER A. Quant au quartier de La Chapelle, il est sûrement l'un des quartiers les mieux desservis de Paris.

Le rapport au cadre de vie un élément explicatif de la mobilité de loisir : une mobilité de compensation

En poursuivant les investigations à l'échelle du quartier, nous avons détaillé quelles relations sont établies entre mobilité de loisir, rapport au cadre de vie et attachement au quartier. Le rapport au cadre de vie ne renvoie pas seulement aux représentations. Les pratiques sont aussi très révélatrices dans ce domaine. **En pratiquant son cadre de vie, l'habitant modifie sans cesse la représentation qu'il en a. La mise en relation de la représentation du quartier et du motif des déplacements selon chaque quartier a permis d'observer s'il existe des effets dits de « compensation » ou d'« accentuation » entre les motifs de déplacements de loisir et le rapport au quartier.**

L'effet de compensation de la sphère sensible concerne essentiellement les déplacements de week-ends et d'excursions. Ces journées ou week-ends deviennent ainsi l'occasion pour les habitants du centre (quartiers de La Chapelle et de La Réunion) de compenser le manque de tranquillité, d'espace et de nature de leur environnement immédiat. On souligne en effet dans nos données, une insatisfaction significative des habitants de ces deux quartiers quant à ces attributs du quartier.

Tous les résidents des quartiers péricentraux et périurbains expriment un manque certain de sphère fonctionnelle dans leur rapport au quartier. Toutefois, c'est uniquement dans le quartier du Thillay que les habitants évoquent des motifs de déplacements relatifs à une compensation de cette sphère fonctionnelle. Les terrains d'étude de l'agglomération romaine (pour l'enquête sur les actifs) ont révélé de grands décalages entre la satisfaction des résidents et l'offre fonctionnelle réelle présente dans le quartier. En réalité, ces offres, si faibles soient-elles sont parfois valorisées car elles génèrent du lien social. C'est le cas à Cinquina où quelques commerces de première nécessité sont regroupés le long d'un axe routier relativement bien aménagé, où un large trottoir protégé par un léger encaissement favorise la pratique de ces commerces ainsi que l'appropriation des lieux. Les habitants ne perçoivent alors pas seulement cet espace comme un lieu fonctionnel où ils réalisent leurs courses, mais aussi comme un lieu de rencontre favorisant les relations sociales.

Enfin, en ce qui concerne la sphère sociale, des effets de « compensation » existent, mais aussi des effets qui pourraient être qualifiés d'« accentuation ». Évoquer une « compensation » sociale demande quelques précautions puisque le domaine social ne renvoie ni à des éléments d'offres concrets, ni à des espaces ou à une esthétique, mais plutôt à des éléments d'ordre personnel relatifs aux réseaux sociaux. On considère ici que le phénomène de « compensation » de la sphère sociale apparaît surtout lors de la mobilité de week-end. Les résidents qui ont tissé des liens d'amitié ou qui se sont intégrés dans la vie de quartier grâce aux associations se sentiraient ainsi moins isolés et n'éprouveraient pas forcément le besoin de quitter leur quartier pour rendre visite à la famille ou aux amis durant les week-ends. La compensation d'ordre social est déterminée par la localisation du réseau social. **Ainsi, la destination ne variera pas en fonction des implantations urbaines et de la qualité de l'offre, puisque ce réseau établi en dehors des caractéristiques des quartiers est à l'origine des déplacements. Les habitants rendent visite à leur famille et amis dans un lieu précis qui ne dépend réellement ni des caractéristiques du quartier ni du choix de l'enquête. L'objectif premier visé n'est pas la destination en tant que telle, mais bien la rencontre d'une personne. Ain-**

si, s'il est impossible de faire évoluer ce type de motif de déplacement, il est en revanche possible d'aider à la mise en place de structures et d'espaces publics favorisant le lien social au sein du quartier et limitant l'isolement quotidien, en vue de réduire les déplacements de compensation sociale de week-ends.

L'importance de la nature de l'attachement au quartier plutôt que le degré d'attachement.

Les résidents du Thillay, de La Chapelle, de La Réunion et de Sartrouville apparaissent comme les plus attachés à leur quartier. La localisation géographique ne suffit donc pas pour expliquer le niveau d'attachement puisque deux de ces quartiers se situent dans le centre, Sartrouville se situe dans le péricentre et Le Thillay dans le périurbain. Par ailleurs, le lien entre le degré d'attachement et les déplacements de loisir n'est pas non plus pertinent et la représentation positive du quartier n'est pas en lien direct avec le degré d'attachement. La mobilité de loisir est plutôt influencée par la nature du rapport que les habitants entretiennent avec leur quartier. En effet, les habitants dont la représentation soulève avant tout le manque de sphère fonctionnelle sont ceux qui parcourent le moins de kilomètres. Pour l'unique quartier avec lequel les habitants entretiennent un rapport principalement sensible, à savoir Emerainville, les distances parcourues sont relativement élevées au regard de sa localisation géographique dans le périurbain.

«Finalement, ce qui prime n'est pas tant le fait d'être attaché à son quartier que la nature de cet d'attachement.»

Finalement, ce qui prime n'est pas tant le fait d'être attaché à son quartier que la nature de cet d'attachement. Les quartiers où la majorité des résidents ont un rapport social ou sensible/social et expriment un manque de sphère fonctionnelle sont ceux où les habitants ont la plus faible mobilité en termes de kilomètres parcourus. Les quartiers où les habitants ont établi un rapport fonctionnel et expriment un manque de sphère sensible sont ceux où les résidents se déplacent le plus pour la mobilité de loisir. Ces résultats confirment l'importance de la place de la tranquillité, de la nature et des espaces publics ainsi que le rôle décisif de la desserte dans la mobilité de loisir.

L'influence de la desserte sur le choix modal

En Ile-de-France, la desserte en transport collectif ferroviaire influence le mode de déplacement lors de la mobilité domicile/travail. A localisation géographique équivalente, le quartier desservi par le réseau ferré favorise largement des déplacements non-automobiles. Pour les excursions, le choix modal dans le péricentre ne découle pas directement de l'offre ferroviaire. En revanche, dans le périurbain et surtout dans le centre, la présence d'une gare influence largement un choix modal en faveur des transports collectifs. Dans le centre, s'ajoutent les influences de l'offre de stationnement sur la répartition modale des déplacements et la proximité au périphérique parisien et aux autoroutes permettant de s'échapper rapidement. Lors des déplacements de week-ends, l'absence d'une gare ferroviaire est largement corrélée avec une part élevée du choix modal en faveur de l'automobile, c'est le cas au Thillay et à Limeil-Brévannes. En ce qui concerne les déplacements de vacances, la part des déplacements automobile dans tous les quartiers est plus réduite que pour les séjours plus courts. Celle de l'avion devient importante et ce en particulier pour les résidents de La Réunion et de La Chapelle. Dans le péricentre, la part automobile est plus importante à Sartrouville qu'à Limeil-Brévannes, en revanche celle des déplacements en avion est plus importante à Limeil-Brévannes. La part des déplacements en train est, quant à elle, nettement inférieure à celle des quartiers centraux. Enfin, dans le périurbain, les déplacements pour les vacances se réalisent principalement en automobile, puis en avion, laissant une place relativement réduite aux déplacements en train.

Les habitants des quartiers de La Réunion, La Chapelle et Sartrouville sont ceux qui parcourent le plus de kilomètres durant leurs loisirs et la desserte de ces deux quartiers centraux influence nettement le choix modal lors des déplacements de loisir. Cela se répercute logiquement sur l'émission de CO₂ que nous avons calculé. Hormis Sartrouville, où la desserte n'influence pas le choix modal de déplacements de loisirs, la présence d'une desserte ferroviaire implique un choix modal plus écologique, celui des transports collectifs et du train et donc une trace carbone plus réduite.

Enfin, en ce qui concerne les émissions liées à l'ensemble des kilomètres parcourus (lors des déplacements domicile/travail et des loisirs), les écarts d'émissions entre les quartiers sont nettement plus importants lors des déplacements domicile/travail que lors des déplacements de loisirs.

«On relève l'influence non négligeable de deux autres variables sur la mobilité de loisir qui agissent séparément et qui interagissent : le rapport au cadre de vie et l'influence du contexte analysé à différentes échelles»

CONCLUSION

Alors que les caractéristiques individuelles sont généralement avancées pour expliquer la mobilité de loisir, nos résultats statistiques confirment **la forte influence du revenu et de la position socioéconomique sur ce type de mobilité mais relèvent aussi l'influence non négligeable de deux autres variables qui agissent séparément et qui interagissent : le rapport au cadre de vie et l'influence du contexte analysé à différentes échelles. Ces résultats confirment les deux hypothèses de cette recherche.**

Par ailleurs en neutralisant l'effet revenu, les résultats confirment bien **une influence statistiquement significative de la localisation géographique. L'analyse à l'échelle du quartier permet de vérifier l'hypothèse d'une mobilité de compensation ou d'accentuation** et de préciser quels sont concrètement les éléments contextuels décisifs dans le choix des motifs de loisir. Le manque de calme et d'espaces verts, caractéristique des quartiers centraux, est toujours lié à un effet de compensation dans le choix du motif de loisir caractérisé par une mobilité élevée en termes kilométriques. La sphère sociale est presque toujours liée à un effet d'« accentuation », hormis pour les Émerainvillois où le motif du loisir compense un manque de social. Dans ce type de cadre de vie, l'amélioration d'espaces publics de rencontre et l'incitation au développement d'un tissu associatif plus intense comblerait certainement cette sensation d'isolement et limiterait donc les départs en week-end. Enfin, le manque

fonctionnel est lié à un effet de compensation, mais implique une mobilité de loisir relativement limitée en comparaison à celle induite par les motifs de déplacements liés aux relations sociales et à la recherche de repos et d'espaces verts.

Ces deux variables, le cadre de vie et le rapport que les ménages entretiennent avec lui, permettent ainsi d'aller plus loin que le débat initial portant uniquement sur l'influence des formes urbaines : centre, péri-centre et périurbain sur la mobilité de loisir. L'analyse du contexte à différentes échelles : l'agglomération, la localisation géographique et le quartier confirme l'incidence d'une multiplicité d'éléments contextuels sur la mobilité de loisir : offre en transport ferroviaire, localisation de l'offre de loisir dans l'agglomération, densité, présence de calme et d'espaces verts, intensité des tissus associatifs et sociaux. Ces degrés de précision sont rendus possibles grâce à l'apport de la variable du rapport au cadre de vie qui facilite la compréhension des modes de vie via l'analyse des représentations et des pratiques. L'interaction entre les deux variables est aussi explicative de la mobilité de loisir. **Ainsi cette recherche confirme l'apport d'une complémentarité entre approche sociologique par les modes de vie et approche urbaine par le contexte. Si le cadre de vie a un effet direct sur la mobilité de loisir et donc sur les émissions de CO₂, il a aussi un effet indirect sur ces mobilités en interaction avec le rapport au cadre de vie qu'entretiennent les ménages.**

Résultats issus des recherches financées par le PUCA, le PREDIT (DGITM) et la DRIEA:

6T Bureau de Recherche/Latts, 2011, *Incidences des «rapport au cadre de vie» sur la mobilité de loisir*, Rapport PUCA dans le cadre du programme de recherche «La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : aménager les territoires de vie des périurbains », 2011 et financement pour terrains complémentaires par le PREDIT.

6T Bureau de Recherche, 2011, « Recherche sur le lien entre densité et mobilité globale en Ile-de-France », Rapport DRIEA.